

《厦门大学法律评论》第5辑
厦门大学出版社2003.6版
《一票货物两份提单的法律问题探讨》
第342页~第355页

一票货物两份提单的法律问题探讨

何丽新^{*}

目 次

- 一、案情主要事实
- 二、法院判决要旨
- 三、在 FOB 贸易合同下托运人的识别与承运人签发提单
- 四、提单的物权效力与无正本提单放货

一、案情主要事实

2001年11月,香港利盛行洋遮有限公司(下称:香港利盛行)与福建揭福塑胶有限公司(下称:揭福公司)签订一份雨衣买卖合同,贸易条件是FOB福州,香港利盛行是买方,揭福公司是卖方,由香港利盛行租船订舱,付款条件是香港利盛行收到揭福公司发出的货物提单传真后即T/T全额付款。香港利盛行作为中间商,将该批雨衣销往阿根廷。阿根廷的收货人通过中远集团公司阿根廷分公司要求香港利盛行与中远集团公司在福州的船代公司即厦门中远国际货运有限公司福州分公司(下称:福州中货公司)联系。香港利盛行向福州中货公司发出订舱单。根据贸易惯例,香港利盛行要求船至香港时实行可转换提单。2001年11月29日,揭福公司发货,

* 何丽新:厦门大学法律系副教授。

但没有及时要求获取提单。同日,福州中货公司应香港利盛行的要求,签发编号为 COSU21226500 提单给香港利盛行(下称:利盛行提单),该提单记载的托运人为香港利盛行,收货人凭通知,通知人为 PAPELERIA FRANCESA S.A(阿根廷收货人),起运港为福州,目的港为阿根廷布宜诺斯艾利斯,承运船为“闽台三号”。该提单抬头为中远集装箱运输有限公司,落款处注明厦门中远国际货运有限公司作为中远集装箱运输有限公司的代理人。船已驶离福州后,揭福公司要求福州中货公司签发提单。福州中货公司又签发编号为 COSU21226500 的提单给揭福公司(下称:揭福提单)。该提单记载的托运人为揭福公司,收货人凭通知,通知人为香港利盛行,其余的记载内容与利盛行提单一致。2002 年 1 月 13 日,货物到达目的港布宜诺斯艾利斯。1 月 15 日,阿根廷的收货人凭香港利盛行提供的利盛行提单提取货物。2002 年 2 月 28 日,揭福公司发函给福州中货公司,称其无法收回货款,要求福州中货公司赔偿损失。福州中货公司回函,不同意赔偿该损失。2002 年 4 月 3 日,揭福公司向厦门海事法院起诉,认为福州中货公司违反海运惯例,在没有经过其确认的情况下签发利盛行提单,致使其无法收回货款,现其持有揭福提单,诉请福州中货公司赔偿因无正本提单放货所导致的损失即货款 13 335 美元。福州中货公司^① 辩称:(一)本案实行的是可转换提单,阿根廷收货人只能依据在香港转换后的提单即利盛行提单提取货物,揭福提单不可能进入流通领域转给真正的收货人,该提单只是在传真给香港利盛行中作为要求支付货款的凭证使用,不具有物权凭证功能。况且揭福公司已经按照贸易合同的约定将揭福提单传真给香港利盛行,清楚地知道该提单项下的货物已经由香港利盛行收悉,并与该公司一再协商货物付款事宜,此时的提单项下的货物所有权已转移,该提单丧失物权效力;(二)本案诉争货物的贸易条件是 FOB 形式,由香港利盛行租船订舱。

^① 从揭福提单所记载内容分析,福州中货公司是作为承运人中远集装箱运输有限公司的代理人签发提单。但福州中货公司在答辩状和庭审中愿意以无船承运人的身份而非承运人的代理人的身份参加诉讼并承担责任。所以,一审法院就此确定福州中货公司作为揭福提单所证明的运输合同的承运人。

福州中货公司正是基于订舱而签发利盛行提单,不存在签发提单错误问题。收货人根据利盛行提单提取货物,也不存在无正本提单放货问题;(三)揭福公司与香港利盛行的来往传真已证明其无法全额收回货款是所出售的货物的质量存在瑕疵,不应将贸易合同的纠纷转嫁到运输合同中;(四)香港利盛行已在传真中同意支付50%的货款给揭福公司,余下的50%款项作为货物质量问题的补偿。但揭福公司对此置之不理。因此,即使揭福公司确实存在损失,也应采取措施避免损失进一步扩大,否则无权就扩大的损失要求赔偿。

二、法院判决要旨

一审法院厦门海事法院经审理认为,提单是承运人保证据以交付货物的单证,提单的这种功能不因贸易合同约定的付款方式而受到影响。在转换提单下,确实存在前后两份提单,但物权是排他性的财产权,故两份提单只有一份具有物权凭证功能。虽然,在FOB贸易条件下可能存在两个托运人,即契约托运人和实际交付货物的托运人,但是,提单首先应是用于证明货物已经由承运人接受或者装船的凭证,在此情况下,承运人只能向实际交付货物的托运人签发提单,而不能同时向两个托运人都签发提单。揭福公司向福州中货公司交付货物,其就有权取得提单。在揭福提单尚未收回或作废的情况下,福州中货公司不得同时就同票货物向他人签发第二份提单,否则导致同一物上并存两项内容不相容的物权。虽然福州中货公司已经签发第二份提单给香港利盛行,但揭福提单依然有效,利盛行提单并不构成对揭福提单项下的货物的物权凭证。即使阿根廷收货人依据利盛行提单提取货物,该行为也属于无效的民事行为,揭福提单并不因此丧失其据以交付货物的功能。因此,福州中货公司在未经过揭福公司的确认下,签发提单给香港利盛行,致使揭福公司失去对货物控制而无法取得货款,福州中货公司在签发提单中的过错行为导致揭福公司无法收回货款,应承担赔偿责任。同时,香港利盛行愿意支付部分货款,揭福公司并没有义务接受,因为这既导致其放弃依据贸易合同继续向香港利盛行索赔的权利,也会因接受部分货款而被视为其默示同意福州中货公司签发提单给香港利盛行及收货人凭该

提单提取货物的行为,从而失去了依据海上货物运输合同对承运人主张货款损失的权利。所以,揭福公司作为涉案货物交给承运人的托运人,其与被告福州中货公司所确立的海上货物运输合同体现了双方当事人的真实意思表示,内容符合法律规定,应依法确认为有效合同。福州中货公司在履行合同中,未能适当签发提单,致使揭福提单和利盛行提单同时进入流通,并导致揭福公司虽合法持有具有物权凭证功能的揭福提单,但却失去了对提单项下的货物的控制,因此无法取得贸易合同约定的货款。福州中货公司不当签发提单的行为,违反了海上运输合同的承运人应当正确签发提单的义务,构成违约,对揭福公司因此所受损失,应承担相应的损害赔偿赔偿责任,故判决福州中货公司赔偿揭福公司货款损失 13 335 美元。

一审判决后,福州中货公司不服,向福建省高级人民法院提出上诉。福州中货公司在上诉状中认为:(1)揭福公司已明知香港利盛行收到本案货物,并与其协商付款事宜,其持有的揭福提单不再具有物权效力;(2)签发两份提单与揭福公司无法收回货款没有直接的因果关系,揭福公司将贸易纠纷转嫁给运输合同的承运人;(3)本案的承运人正是依据合法有效的提单放货给阿根廷的收货人,不存在无正本提单放货问题;(4)揭福公司对于香港利盛行同意支付的 50% 的货款应予以接受,避免损失进一步扩大是受害人的法定义务,不得免除。

二审法院福建省高级人民法院经审理后认为:提单是用以证明海上货物运输合同和承运人保证据以交付货物的单证。福州中货公司以揭福公司为托运人签发了提单,表明两者存在货物运输合同关系,福州中货公司理应向合法持有提单的揭福公司交付提单项下的货物。虽然案涉提单属可转换提单,但该提单的性质并不因此而改变。在转换的提单下,确实会存前后两份提单,但根据海上货物运输合同的性质和物权的排他性,在揭福提单尚未收回或作废的情况下,不得就同一货物同时签发两份提单。福州中货公司同时签发两份提单的行为违反了合同义务,侵犯了揭福公司对案涉货物所具有的权利。福州中货公司称揭福公司与香港利盛行协商付款条件,案涉提单已丧失物权效力,但因其所提交的传真不具有证明力,不予以采信。且揭福公司向香港利盛行催讨货款的行为并不能使其所持有的提单丧失物权

凭证的效力,揭福公司也没有义务接受香港利盛行的关于支付 50% 货款的安排,揭福公司拒绝香港利盛行的付款安排不能视为扩大损失的行为,福州中货公司的上诉理由不能成立。因此判决:驳回上诉,维持原判。

三、FOB 贸易合同下的托运人识别与承运人签发提单

本案争议的焦点问题之一在于,在 FOB 贸易条件下,承运人究竟应向买方还是卖方签发提单?也就是,承运人究竟应向实际交付货物的托运人还是向与其建立海上货物运输合同关系的契约托运人签发提单?这涉及到 FOB 贸易合同下托运人的识别和承运人签发提单问题。

(一) FOB 贸易合同下两种托运人的困境

托运人在通常情况下理解为是承运人的相对概念,是与承运人发生海上货物运输关系的另一方当事人。目前已生效的管制海上货物运输关系的有三大国际公约即《海牙公约》、《维斯比公约》、《汉堡公约》,其中《海牙公约》、《维斯比公约》没有对托运人进行明确的定义,惟有《汉堡公约》规范了托运人的情形。《汉堡公约》第 1 条第 3 款规定:“托运是指本人或者以本人名义或者代其与承运人订立海上货物运输合同的任何人;或指其本人或者以本人名义或者代其将货物交付给予海上货物运输合同有关的承运人的人。”可见,《汉堡公约》定义的托运人是指与承运人订立海上货物运输合同的人或者将货物实际交给海上货物运输合同有关的承运人的人。由于该定义条款使用“或”字,因此,应理解在每一海上货物运输关系中,托运人只能是一人,要么是与承运人缔约的合同托运人,要么是实际将货物交给有关承运人的交货人。但无论如何,均不可能出现缔约人和交货人同时都是托运人的情况。即使如此,在《汉堡公约》下,托运人的界定仍是不够明确,在每一次运输中,必须要求承运人认真识别究竟谁是真正的托运人和谁有权接受提单。

我国尽管没有加入《汉堡公约》,但《海商法》有关托运人定义基本移植了《汉堡公约》的规定。我国《海商法》第 42 条第 3 款规定:“托运人”是“1. 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人;2. 本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货

物交给海上货物运输合同有关的承运人的人。”该定义使用“,”字符而没有使用“或”字,表明“1”和“2”的情况可以并存。因此,从我国《海商法》托运人的定义条款分析,托运人可以是一个主体,即是与承运人缔结海上货物运输合同的货方当事人或者是将货物交给承运人的交货人;也可以是两个主体并存,即与缔结海上货物运输合同的货方当事人和实际交付货物的交货人均可成为托运人。^② 因此,在我国海商法体系下,托运人定义的涵盖内容十分丰富,可包括为:(1)与承运人缔约的人;(2)委托他人以本人名义与承运人缔约的人;(3)委托他人为本人与承运人缔约的人;(4)实际交付货物给承运人(或实际承运人)的人;(5)委托他人以本人名义实际交付货物给承运人(或实际承运人)的人;(6)委托他人为本人实际交付货物给承运人(或实际承运人)的人。有学者认为,《海商法》不仅将与承运人缔结合同的人列为托运人,而且也将实际交货人作为托运人,这是一项从实际出发的定义,使托运人的定义更加完备。^③

在国际贸易中,依据我国《海商法》对托运人的定义,参与贸易环节的诸多主体均可成为托运人,贸易合同的买卖双方、外贸代理制下的进出口贸易公司、以自己名义与承运人缔约或交货的货代公司都可作为托运人。在CIF、CFR贸易合同下,卖方负责租船订舱,与承运人签订海上货物运输合同;同时,卖方又是货物的出售方,是将货物实际交付给承运人的人。这样,缔约人和交货人属于同一人,两种托运人重叠和并存,即都是贸易合同的卖方,不存在托运人识别问题。但在FOB贸易合同下,买方负责租船订舱,与承运人建立海上货物运输合同关系;而卖方是货物所有权人,实际交付货物给承运人的人应是卖方。依据我国《海商法》托运人定义条款,订约和交货,只要具有一种行为就可成为托运人,所以,FOB贸易合同下的买卖双方均可成为托运人,必然出现两种托运人的现象。《海商法》托运人定义已经突破合同的相对性理论,使实际交付货物的人通过交货的行为也可成为托

② 下文将与承运人签订海上货物运输合同的托运人称为托运人一,将实际交付货物给承运人的托运人称为托运人二。

③ 吴焕宁主编:《海商法学》,法律出版社1996年版,第90页。

人,那么在缔约人和交货人均是托运人的情况下,承运人究竟应向谁签发提单,是缔约人还是交货人?缔约人和交货人在海上货物运输关系中的权利和义务各自如何享有和承担?这些问题由于该定义条款自身难以克服的局限性,并没有得以解决。因此,众多学者认为,该定义条款并非是立法者本意,实际上是立法缺陷。^④尤其就我国《海商法》对于托运人一和托运人二之间没有使用“或者”,使得托运人的识别更为严峻。

(二)在 FOB 贸易合同下承运人签发提单的对象应是交货人

《海商法》第 72 条规定:“货物由承运人接收或装船后,应托运人的要求,承运人应签发提单。”这里的“托运人”是缔约人和交货人的其中一个主体还是两个主体,承运人应向谁签发提单?看来,法律对此并没有明确。有学者主张:在 FOB 条件下,合同托运人是收货人即买方,但具体办理装货手续的是实际托运人即卖方,所以,提单的接收人可以是买方或卖方。^⑤笔者认为,从根本而言,代表货物物权凭证的提单根据一物一权原则,承运人只能向其中一个托运人签发,而不能同时签发两份提单。那么,在承运人签发提单前就必须在缔约人(买方)与交货人(卖方)之间识别出谁是接受提单的托运人。在 FOB 贸易合同下,卖方即交货人是有权接受提单的托运人,其理由如下:

1. 提单的货物收据功能的要求。我国《海商法》界定了提单的三个法律特性^⑥:海上货物运输合同的证明、承运人接受货物或货物装船的收据、承运人保证据以交付货物的单证。提单的货物收据功能,是其他海运单据如订舱单等无法取代的,是证明承运人收受货物这一特定事实的书面凭证,是承运人对托运人占有货物的承认,同时,从这一功能出发,表明承运人只能向出具该收据(即提单)的持有人交付货物。因此,提单的收据功能是最根本的功能,基此,承运人必须向实际交货人出具货物收据,也就是,承运人向

④ 郭春风:《论对中国海商法托运人定义及其相关条款的修改》,《海事审判》1998 年第 2 期。

⑤ 邢海宝:《海商提单法》,法律出版社 1999 年版,第 88 页。

⑥ 我国《海商法》第 71 条。

交货人(即卖方)签发提单。从另一方面而言,卖方将货物交付予承运人时,就货物的状况如实向承运人描述。提单的签发也代表承运人承认并证明卖方已经履行了该义务,承运人也就是按照交货人的申报情况而签发提单。卖方是这一事实的直接见证者,承运人应当签发提单给 FOB 合同下的卖方。

2. 买卖合同的对价平衡的需求。在 FOB 贸易合同下,除非存在买卖双方特别约定的情况,卖方交付货物给承运人,货物所有权并未转移,交货人通过交付货物而持有承运人签发的提单,对货物的控制支配权由对货物的直接的实际的占有转化成对货物占有凭证即提单得以实现。若承运人直接签发提单给买方,势必导致卖方在交付货物给承运人后就失去货物所有权,甚至产生买方在没有支付货款的情况下就取得货物的所有权。这与国际贸易惯例相违背。我国《海商法》将实际交付货物给予承运人的人定义为托运人,其根本目的也就在于合理维护 FOB 贸易合同下的卖方的利益。卖方通过取得货物的物权凭证——提单等单据从而进行单据交易来收取货款。若买方基于其与承运人建立海上货物运输合同关系而取得提单,那么直接导致买方在没有支付对价的情况下通过占有提单而控制提单项下的货物所有权,买卖双方的利益因此失衡,国际贸易正常秩序受到破坏。

3. FOB 贸易合同下的卖方义务本身的要求。《国际贸易术语解释通则》规定,FOB 贸易条件下的卖方的责任在于:卖方有义务向买方提交证明已按约定的日期或期限,在指定的装运港,按照该港习惯方式,将货物交至买方指定的船只上的运输单据(即提单)。美国《统一商法典》第 2—323(1)规定:“在合同预期涉外航运以及包括 FOB 条件之场合……除非另有约定,卖方必须取得载明货物已装船的可转让提单。”从贸易的角度,买方所接受的提单是卖方提交的而非是承运人提交的^⑦。因此,接受承运人签发的提单只能是卖方。

4. 法律规定的一致性的要求。我国《海商法》没有明确承运人应根据合

^⑦ 郭国汀:《FOB 合同下承运人签发提单的义务》,《中国海事审判年刊》2001 年版,第 20~21 页。

同托运人还是实际交货人的要求签发提单,但结合《海商法》其他规定尤其是有关托运人的权利和义务的内容,能较明确地认定此处的托运人是实际交货人即 FOB 条件下的卖方。从我国《海商法》有关托运人的具体义务的规定分析,托运人托运货物,应当妥善包装,并向承运人保证货物装船时所提供的货物的品名、标志、包装或者件数、重量或体积的正确性;托运人应当及时向港口、海关、检疫、检验和其他主管机关办理货物运输所需要的各项手续,并将已办理各项手续的单证送交承运人;托运人托运危险货物,应当依照有关海上危险货物运输的规定,妥善包装,作出危险品标志和标签,并将其正式名称和性质以及应当采取的预防危害措施书面通知承运人;托运人应当按照约定向承运人支付运费等。托运人的上述义务,说明托运人只有在交付货物给予承运人时方可行使。而在 FOB 贸易合同下,交付货物给予承运人只能是当时尚控制货物所有权的卖方。所以,结合我国《海商法》有关托运人义务的规定,在 FOB 贸易条件下的卖方具备法律所规定的交付货物给予承运人的行为要求,以其界定为接受承运人签发提单的对象,是与《海商法》的其他规定相一致。

在本案,福州中货公司既将与其建立海上货物运输合同关系的合同托运人即香港利盛行,又将实际交付货物予其的交货人即揭福公司一起识别为可接受提单的托运人,同时签发揭福提单和香港利盛行提单,从而导致在本案诉争货物这同一客体上存在互不相容的两个物权,违反物权法的“一物一权”基本原则,也导致香港利盛行接受其为托运人的提单后控制着该提单项下的货物所有权,从而产生其拒绝支付货款的行为。因此,即使在 FOB 贸易条件下,接受承运人签发提单的托运人只能是惟一的,即实际交付货物予承运人的人。我国海商法将与承运人签订海上货物运输合同关系的人和实际交付货物的人同时认定为托运人,但又没有具体区分两种托运人之间的权利和义务,导致承运人在签发提单之前不得不认真识别谁是可接受提单的托运人,应该说这是立法中的严重缺陷,也导致实务操作和司法实践的混乱。

(三)引进交货人制度,明确交货人和托运人各自的权利和义务。

基于《汉堡公约》和我国《海商法》对于两种托运人界定模糊所产生的一

系列问题,有学者建议,应比照我国海商法的实际承运人制度,借鉴北欧四国海商法有关实际托运人的定义,在我国海商法中引进“实际托运人”概念,并规定实际托运人的法定性。^⑧ 笔者认为,“实际托运人”定义不能准确地表达“托运人二”法律特点,且又容易导致对于“实际”的理解产生争议,因此,我国应引进交货人制度,突显 FOB 贸易合同下卖方交付货物的特性,将两种托运人分别规定为交货人和托运人不同的称谓,规定各自不同的权利和义务。当然允许在某些情况下发生交叉使用的现象^⑨。

交货人是与承运人发生提单关系的主体,是承运人签发提单的惟一对象。构成交货人的条件只要求必须是实际交付了货物,其地位是法定的,不以其是否与承运人签订海上货物运输合同为要件。交货人的义务和责任也主要体现在货物的交付和装船环节上,如表现在:办理与货运有关的必要手续,妥善包装货物并确切描述货物状况,使货物处于适于运输状态,向承运人提供与货运有关的必要信息、指示和单证,申报危险品、活动物的特殊要求,支付装货港发生的滞期费、亏舱费或为交货人代垫的费用等^⑩。托运人作为海上货物运输合同关系的主体,无权要求承运人签发提单,托运人对承运人承担全部合同责任,交货人仅对自己履行的交货部分负责,两者各自的义务和责任连接起来构成完整的运输合同下的托运人的义务和责任。^⑪

四、物权效力和无正本提单放货

在本案,揭福公司诉请承运人福州中货公司承担无正本提单放货的赔偿责任,其理由在于承运人未见揭福提单正本的情况下将货物交付给香港利盛行。福州中货公司却认为,揭福公司已经知悉香港利盛行收到货物,并

^⑧ 翁子明:《实际承运人和实际托运人的法定性》,《中国海事审判年刊》1999 年版。

^⑨ 在 CIF、CFR 贸易条件下,交货人和托运人重合,其义务和责任也发生重叠。

^⑩ 司玉琢主编:《海商法专题研究》,大连海事大学出版社 2002 年版,第 31~32 页。

^⑪ 司玉琢:《发货人的权利、义务和责任》,《中国海商法年刊》2001 年版。

选择通过贸易合同方式向买方即香港利盛行追偿货款^⑩,只是由于揭福公司所出售的货物存在质量问题而导致香港利盛行拒付全部货款,此时的提单已不具有物权效力。本案争议焦点另一问题在于:在无正本提单放货纠纷案件中,提单持有人(包括托运人)向承运人诉请无正本提单放货赔偿责任所依据的提单是否必须具有物权效力的提单?提单持有人已明确正当的收货人收悉货物后并已与该收货人协商付款事项,此时的提单是否丧失了物权效力,是否影响其向承运人要求赔偿无正本提单放货的损失呢?目前,国内实务界存在两种不同的判决结果。有观点认为:托运人即卖方在得知承运人无正本提单放货后没有直接向承运人提出赔偿要求,而是依据贸易合同与收货人即买方达成还款协议,后因收货人未能按照还款协议支付,托运人转向承运人索赔。托运人这时手中所持有的提单已不再具有物权凭证作用,托运人认可了货物所有权的转移,承认了承运人的交付为正确交付,所以,承运人免除赔偿责任^⑪;也有观点认为:托运人通过控制提单而控制提单项下的货物,提单是卖方凭以收回货款的担保。承运人无正本提单放货,违反承运人凭正本提单放货的法定义务,破坏了卖方作为提单持有人对于提单项下的货物的处分权,也使卖方手中的提单丧失了担保买方支付货款的作用。至于托运人通过贸易合同途径向收货人(买方)追偿货款,是托运人作为受害人采取适当措施避免损失进一步扩大,是挽回或减少自身损失同时也是减轻或免除承运人赔偿责任的努力,所以,托运人向收货人追偿货款也不能免除承运人的赔偿责任。^⑫还有观点认为,提单是否是物权凭证在理论界和实务界尚无定论,不能简单地以提单是否丧失物权效力来决

^⑩ 在本案,由于承运人福州中货公司所提交的证明揭福公司向香港利盛行公司追偿货款的证据系传真件,没有依法履行必要的认证手续,所以,一审、二审判决对此证据不予以认可其效力。

^⑪ 《“科达·玛珠”轮无正本提单交货提货纠纷案》,《中国典型海事案例评析》,法律出版社1998年版,第284~290页。

^⑫ 张志国:《无正本提单放货后买卖双方达成的还款协议对承运人赔偿责任的影响》,《中国律师2001年海商法研讨会论文集》第53~56页。

定提单持有人不具有索赔权。^⑮ 笔者赞成第一种观点,正当的收货人收取货物后,这时的提单所内涵的提取货物、支配货物的权利不复存在,提单的物权效力消亡,提单持有人包括托运人在内不可依据已不再具有物权效力的提单要求承运人承担无正本提单放货的法律责任,承运人对于已完成运输任务后产生的贸易纠纷免除赔偿责任。^⑯ 具体理由如下:

1. 具单放货是提单的法律性质所决定,提单丧失效力后,具单放货失去存在的基础。

我国海商法规定,提单不仅是海上货物运输合同的证明和货物收据,而且还是承运人据以交付货物的收据。由于提单的流通性和无因性,提单受让人与承运人之间的法律关系只有根据提单进行调整,所以,提单持有人有权要求承运人按照提单记载内容向其交付提单项下的货物。提单作为一种特殊的单证,其效力之一就在于提单持有人与承运人之间形成法定的债权债务关系。但是,提单在国际贸易中更为重要的是体现为一定的物权效力。提单的物权效力是指提单作为物权凭证所具有的效力。关于提单的物权凭证效力究竟是什么,学术界存在争议,或说是绝对的所有权凭证,谁持有提单,谁就拥有提单项下的货物,提单直接代表着提单项下的物权,转移提单就转移提单项下的货物所有权;或说提单是相对的所有权凭证,货物所有权的转移还应满足民法理论关于所有权转移的其他规定。笔者认为,提单的物权凭证的法律效力最主要体现在提单持有人对其所代表货物的占有关系,物权凭证从某种意义上言,就是这种占有关系的表面证据。提单转让的是货物的推定占有权而不是货物所有权,货物所有权的转让是贸易合同买卖双方所关心的问题,而运输合同更关心的是货物的占有权,谁有权在目的港提取货物。我国海商法对于提单的定义,尤其认定提单是承运人据以交付货物的凭证,就是提单的物权效力的体现。因此,具单放货不是运输合同约定产生的结果,而是提单的这种物权凭证效力所赋予的。

^⑮ 司玉琢主编:《海商法专题研究》,大连海事大学出版社 2002 年版,第 270 页。

^⑯ 本文探讨的观点仅适用于:贸易合同的卖方在知道买方收到货物并通过贸易途径向买方追讨货款的情况。

在本案,有权提取货物的人向承运人提取货物后,从理论上讲,其就已经行使提单项下的权利,货物所有权也就从卖方转移到买方,提单的物权效力消灭,提单上所内含的权利已行使完毕时,提单持有人对提单项下的货物不再具有占有、使用、处分和收益的权利,提单既已完成其使命,具单放货也就没有存在的基础。这时的提单持有人依据不具有物权效力的提单要求承运人承担赔偿责任就没有法律依据。无正本提单放货不等同于错误放货,贸易合同的卖方已经明确买方收到货物且与其进行贸易联系如要求支付货款等,意味着其认可承运人交付货物的行为,承认了货物所有权的转移,放弃了其持有的提单的物权凭证效力,因此,这时的提单持有人就无权要求承运人赔偿本无正本提单放货的赔偿责任。

2. 从承运人在运输合同中的责任和义务分析,海上货物运输合同中的承运人是否有义务交付货物是一个有争议的问题。^⑩ 即使将承运人的管货义务扩展到交付货物,但由于交付货物是承运人的责任期间范围外,当事人可以在运输合同加以约定而免除,不属于法律规定的强制性义务,所以,承运人一旦完成在目的港将货物交付正当的收货人,其运输责任就已终结。

运输合同就其根本是承揽合同,是承运人将货物从一港口通过劳务运输到另一港口。承运人收到交货人交付的货物或在货物已装船的情况下,应其要求而签发了提单,该提单签发于运输环节,注销于运输环节,但提单一经签发就离开了运输环节的母体。承运人所提供的仅是货物的位移服务,通过提单证明承运人与收货人、提单持有人之间的债的关系,并不涉及到被运送货物的权利归属问题。当货物到达目的港后,承运人确有义务凭提单的记载内容包括正确的收货人交付货物,但是,当承运人已交付货物给提单上所记载的应交付的对象时,承运人的交付义务就完成,货物交付标志着运输的完成,标志着承运人对货物的责任的终结和运输合同下其义务的

^⑩ 否认承运人负有交付货物义务的主要理由有:其一,我国海商法中所规定的承运人管货义务中没有包括交付货物的义务内容,其二;承运人对于非集装箱货物的责任期间是从货物装上船舶到货物卸下船,交付货物不在承运人的责任期间范围内。参见郭瑜著:《海商法教程》,北京大学出版社2002年版,第123页。

完成。^⑩这时的承运人对货物已失去了占有和控制。如果根据贸易合同的约定,只要承运人的交付对象并没有错误,此时的提单只是辨别身份的证明。既然货物所有权已转移到贸易合同的买方,承运人的运输责任也已完成,下一步当然就是贸易合同的履行问题,与承运人无关,此时要求承运人承担无正本提单放货的赔偿责任对于承运人而言就毫无公平之说。

3. 运输合同虽然与贸易合同是两种不同的法律关系,但两者的关系是无法孤立的,承运人只要完成运输责任和义务,贸易合同的当事人就不能将贸易问题转嫁给无辜的承运人。承运人无正本提单放货应与贸易合同结合分析,将提单的物权凭证功能完全应用于运输环节,而不考虑贸易合同的约定,就容易使贸易合同的纠纷转嫁到运输中去,使承运人承担不必要的无正本提单放货的责任。

本案的承运人既已履行完毕运输的责任和义务,货物所有权并已转移到香港利盛行,揭福提单就丧失了物权效力,已不再具有凭借该提单主张其项下的提货权和占有权等物权功能,揭福公司就应按照贸易合同的约定考虑该合同的履行问题,不能无休止地将承运人在运输合同的问题延伸到贸易合同,否则就容易导致贸易纠纷无端地转嫁到运输环节。

^⑩ 郭峰:《有关无正本提单交付货物的几个法律问题》,载于 <http://www.ccmt.org.cn>,2002年9月25日。